

Ottawa, le 1^{er} mai 2019
Dossier de la CIDPHN : 120-717-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

Directrice, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Feelin' Free* – Port Neville (C.-B.) – Date de l'incident : 30 janvier 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 37 731,13 \$ (la « demande d'indemnisation ») que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée pour les frais engagés relativement à un incident de pollution par les hydrocarbures impliquant le navire de pêche *Feelin' Free* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **21 224,15 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 1 582,70 \$, conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Le total de l'offre et des intérêts s'élève à 22 806,85 \$.

Les motifs suivants vous sont fournis pour expliquer l'écart entre le montant réclamé et le montant offert par par l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« administrateur »).

Régime législatif applicable

La demande d'indemnisation est assujettie aux dispositions de fond de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (la « LMMC ») et de la LRMM qui étaient en vigueur au moment de l'incident. Toutes les références à la LMMC et à la LRMM se rapportent aux versions de ces lois qui étaient en vigueur avant leur modification à la suite de l'adoption du projet de loi C-86.

Aperçu de la décision

Nous notons dès le début que, de l'avis de l'administrateur, les documents relatifs à la demande d'indemnisation, y compris les renseignements supplémentaires fournis par la GCC le 15 février 2019, sont incomplets. L'insuffisance de preuve peut avoir contribué aux réductions exposées ci-dessous. En particulier, les renseignements suivants, bien qu'ils aient été expressément demandés par le bureau de l'administrateur le 5 février, sont manquants :

- les rapports de situation de recherche et sauvetage portant spécifiquement sur l'intervention initiale du *NGCC Cape St James* le 30 janvier 2019;
- les rapports de situation d'intervention environnementale de la GCC, à l'exception du rapport de pollution du 30 janvier 2017 (et de trois courtes entrées non datées, collectivement intitulées « 00730-ALERT-2017-POL-ROC-KELSEY BAY-UPDATE-5 »); et
- les documents propres à l'incident se rapportant à l'engagement et à l'attribution des tâches de la Western Canada Marine Response Corporation (la « WCMRC »), qu'il s'agisse d'un énoncé des travaux, d'un plan opérationnel, d'une description des tâches, d'un contrat, d'une justification officielle de l'attribution d'un contrat d'urgence, ou autre chose.

Nous notons également qu'étant donné les lacunes dans le dossier contemporain de la GCC, nous sommes appuyés dans une certaine mesure sur l'information fournie par l'assureur du navire dans sa correspondance avec la GCC. Cette information est crédible et, à certains égards, elle constitue la seule preuve au dossier.

En général, à part quelques exceptions exposées ci-dessous, nous estimons que le vaste éventail de ressources déployées en réponse à l'incendie du navire était excessif, superflu et en grande partie non étayé par la preuve à la lumière de la menace de pollution existante. De plus, bien que nous soyons d'accord que la situation exigeait une intervention mesurée, nous ne voyons rien qui puisse justifier le contrat d'urgence à durée apparemment indéterminée et en grande partie non documenté que la GCC a accordé à la WCMRC. Bien que le navire ait contenu à l'origine une grande quantité de carburant diesel, il a brûlé intensément pendant plus de 24 heures. À mesure que le carburant a brûlé, la menace de pollution s'est atténuée.

Les documents relatifs à la demande d'indemnisation montrent clairement que, les 30 et 31 janvier 2017, il était trop dangereux pour les intervenants de s'approcher du navire. Ils n'ont pu que surveiller la situation. Malgré cela, il semble que jusqu'à trois navires aient été déployés et aient occasionné des frais durant ces deux jours : (1) un bateau de la WCMRC remorqué de Duncan qui est demeuré en attente à Campbell River pendant toute la durée de l'intervention; (2) un bateau « *Thunder Jet* » et son équipage appartenant au sous-entrepreneur Strategic Natural Resource Consultants (« Strategic »); et (3) un bateau de lutte contre la pollution II de la GCC, apparemment déployé le 31 janvier. On ne sait pas vraiment quelles tâches individuelles ont été attribuées à chacun de ces bateaux, mais il semble que le bateau de Strategic ait déployé des barrages flottants et du matériel absorbant le 1^{er} février. Le bateau de lutte contre la pollution II de la GCC n'a vraisemblablement été utilisé qu'à des fins de surveillance. Quant au bateau de la WCMRC, aucune raison n'a été donnée pour justifier sa présence en attente. S'il était présent pour parer à une éventualité quelconque, aucune preuve à cet effet n'a été fournie. De plus, on ne sait pas vraiment ce que le personnel de la WCMRC a pu accomplir sur place sans que son

propre bateau ait été mis à l'eau. Selon la preuve, nous sommes convaincus que seuls les services actifs fournis par Strategic étaient nécessaires et raisonnables dans les circonstances.

Évaluation

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'à l'annexe 2 – nous avons conclu que tous les autres montants réclamés sont pleinement recevables – les raisons exposées ci-après ne traitent que de l'annexe 2.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 33 835,38 \$ pour les services contractuels fournis par la WCMRC, qui a été engagée du 30 janvier au 2 février 2017. Pour les raisons énoncées ci-haut, nous avons conclu que seule la partie sous-traitée à Strategic, qui semble s'être chargée de la totalité de l'intervention active, représente des mesures de sauvegarde raisonnables et des frais associés raisonnables. Par conséquent, nous avons conclu que le montant recevable de cette annexe s'élève à **17 328,40 \$**.

Nous attendons d'être avisés de votre acceptation de l'offre, afin que la somme offerte vous soit versée sans tarder. Dans votre examen de l'offre, veuillez noter que vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. La *LRMM* prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans ce délai, vous serez présumé avoir refusé l'offre.

Si vous acceptez l'offre, la *LRMM* stipule que vous renoncez à vos droits et que l'administrateur est subrogé à ceux-ci dans la limite de la somme qui vous est versée relativement à l'incident en cause.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

L'administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.

p.j. : Annexe (1)

c.c : Surintendant intérimaire, Intervention environnementale, région de l'Ouest

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	33 835,38 \$	17 328,40 \$
3 – Déplacements	76,00 \$	76,00 \$
4 – Salaires – personnel à temps plein	648,45 \$	648,45 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – personnel à temps plein	\$1 554,87 \$	1 554,87 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	1 194,20 \$	1 194,20 \$
12 – Véhicules	406,64 \$	406,64 \$
13 – Administration	15,59 \$	15,59 \$
Total du principal	37 731 13 \$	21 224,15 \$
Intérêts		1 582,70 \$
Grand total		22 806,85 \$